



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DON MANUEL GARCÍA MARTÍNEZ

Sesión celebrada el día 10 de febrero de 2016, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Pregunta para su respuesta Escrita, PE/000651, formulada a la Junta de Castilla y León por el procurador D. Ricardo López Prieto, relativa a inclusión en el Plan Regional de Carreteras 2008-2020 de la reanudación de las obras de la variante de Guardo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 31, de 8 de octubre de 2015, convertida en Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión por aplicación de lo dispuesto en el artículo 160.2 del Reglamento de la Cámara.
2. Pregunta para su respuesta Escrita, PE/000652, formulada a la Junta de Castilla y León por el procurador D. Ricardo López Prieto, relativa a adopción de medidas especiales por la Junta de Castilla y León en relación con los terrenos de la antigua azucarera de Venta de Baños (Palencia), publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 31, de 8 de octubre de 2015, convertida en Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión por aplicación de lo dispuesto en el artículo 160.2 del Reglamento de la Cámara.
3. Proposición No de Ley, PNL/000086, presentada por los procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Celestino Rodríguez Rubio, D. José Luis Aceves Galindo, Dña. Ana María Agudiez Calvo, Dña. María Mercedes Martín Juárez y D. Juan Carlos Montero Muñoz, relativa a la firma de un nuevo Convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Madrid en materia de transporte, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 14, de 3 de septiembre de 2015.
4. Proposición No de Ley, PNL/000111, presentada por los procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Fernando Pablos Romo y D. Juan Luis Cepa Álvarez, instando a la Junta a solicitar a la AGE la ejecución inmediata de las obras previstas de saneamiento y depuración en el municipio de Candelario, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 19, de 14 de septiembre de 2015.



5. Proposición No de Ley, PNL/000163, presentada por la procuradora Dña. María Belén Rosado Diago, para instar a la Junta a que firme un nuevo Convenio de colaboración en materia de transporte con la Comunidad de Madrid, que beneficiaría a las provincias de Ávila y Segovia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 29, de 5 de octubre de 2015.
6. Proposición No de Ley, PNL/000281, presentada por los procuradores D. Carlos Eduardo Chávez Muñoz y D. Ricardo López Prieto, instando a la Junta de Castilla y León a exhortar al Ministerio de Fomento la reapertura del paso a nivel sito entre la plaza Rafael Cano y la calle de la Salud en la ciudad de Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 46, de 30 de octubre de 2015.
7. Proposición No de Ley, PNL/000292, presentada por los procuradores D. Carlos Eduardo Chávez Muñoz y D. Ricardo López Prieto, instando a la Junta a que exhorte al Ministerio de Fomento la reapertura del paso a nivel sito entre la plaza de Rafael Cano y la calle de la Salud en la ciudad de Valladolid hasta que se encuentren soluciones que den paso alternativo al tráfico, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 53, de 13 de noviembre de 2015.

SUMARIO

| | <u>Páginas</u> |
|--|----------------|
| Se inicia la sesión a las diecisiete horas diez minutos. | 2830 |
| Primer y segundo puntos del orden del día. PE/000651 y PE/000652. | |
| El presidente, Sr. García Martínez, abre la sesión y comunica que las Preguntas Escritas PE/000651 y PE/000652, correspondientes al primer y segundo puntos del orden de día, serán debatidas en otra sesión de la Comisión. | 2830 |
| Intervención del procurador Sr. Rodríguez Rubio (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones. | 2830 |
| Intervención de la procuradora Sra. Rosado Diago (Grupo Ciudadanos) para comunicar sustituciones. | 2830 |
| Intervención del procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para comunicar sustituciones. | 2830 |
| El presidente, Sr. García Martínez, comunica que los puntos tercero y quinto del orden del día serán debatidos conjuntamente. | 2830 |
| Tercer y quinto puntos del orden del día. PNL/000086 y PNL/000163. | |
| El secretario, Sr. Montero Muñoz, da lectura al tercer y quinto puntos del orden del día. | 2831 |



| | <u>Páginas</u> |
|--|----------------|
| Intervención del procurador Sr. Aceves Galindo (Grupo Socialista) para presentar la Proposición No de Ley número 86. | 2831 |
| Intervención de la procuradora Sra. Rosado Diago (Grupo Ciudadanos) para presentar la proposición no de ley número 163. | 2834 |
| Intervención del procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para la defensa de las enmiendas presentadas por su grupo. | 2837 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Del Barrio Jiménez (Grupo Podemos CyL). | 2840 |
| Se suspende la sesión durante unos minutos. | 2843 |
| Intervención del procurador Sr. Aceves Galindo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 2843 |
| Intervención de la procuradora Sra. Rosado Diago (Grupo Ciudadanos) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 2846 |
| Intervención del procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para pronunciarse sobre el texto final propuesto. | 2846 |
| Intervención del procurador Sr. Aceves Galindo (Grupo Socialista) para fijar el texto definitivo. | 2847 |
| Intervención de la procuradora Sra. Del Barrio Jiménez (Grupo Podemos CyL) para pronunciarse sobre el texto final propuesto. | 2847 |
| Intervención del procurador Sr. Aceves Galindo (Grupo Socialista) para fijar definitivamente el texto propuesto. | 2848 |
| El presidente, Sr. García Martínez, somete a votación el texto definitivo de las proposiciones no de ley debatidas. Es aprobado. | 2848 |
| Cuarto punto del orden del día. PNL/000111. | |
| El presidente, Sr. García Martínez, comunica la retirada de la proposición no de ley. | 2848 |
| Sexto punto del orden del día (antes séptimo). PNL/000292. | |
| Intervención del procurador Sr. Chávez Muñoz (Grupo Podemos CyL) para retirar la proposición no de ley. | 2848 |
| Séptimo punto del orden del día (antes sexto). PNL/000281. | |
| El secretario, Sr. Montero Muñoz, da lectura al séptimo punto del orden del día. | 2848 |
| Intervención del procurador Sr. Chávez Muñoz (Grupo Podemos CyL) para presentar la proposición no de ley. | 2849 |
| Intervención del procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para la defensa de la enmienda presentada por su grupo. | 2852 |

Páginas

| | |
|--|------|
| Intervención de la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista) para la defensa de la enmienda presentada por su grupo. | 2855 |
| En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Rosado Diago (Grupo Ciudadanos). | 2857 |
| Intervención del procurador Sr. Chávez Muñoz (Grupo Podemos Cyl) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo. | 2857 |
| Intervención del procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para pronunciarse sobre el texto final propuesto. | 2859 |
| El presidente, Sr. García Martínez, somete a votación el texto definitivo de la proposición no de ley debatida. Es rechazado. | 2860 |
| El presidente, Sr. García Martínez, levanta la sesión. | 2860 |
| Se levanta la sesión a las dieciocho horas cincuenta y cinco minutos. | 2860 |



[Se inicia la sesión a las diecisiete horas diez minutos].

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Bueno. Buenos días. Se abre la sesión.

PE/000651 y PE/000652

Lo primero que me gustaría decir públicamente es agradecer al procurador Carlos Chávez que, gracias a la deferencia que ha tenido, pues se pueda celebrar esta Comisión, porque, como todos los portavoces sabéis -y ha habido un contacto de llamadas con todos vosotros-, pues, según el Reglamento, las dos preguntas escritas que se presentaron en su día se convierten en orales, pero, por distintos motivos, pues los directores generales no pueden acudir a... a este Comisión, y entonces, pues bueno, pues en la próxima Comisión -que previsiblemente será el día veinticuatro- lo primero que... que haya en el orden del día serán esas dos preguntas para que sean contestadas. Así que muchas gracias, ¿eh?, por tu deferencia.

Y sin más, pues comenzamos la... la Comisión. ¿Algunos de los grupos parlamentarios tienen que comunicar a esta Presidencia alguna sustitución? ¿Por parte del Grupo Socialista?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ RUBIO:

Sí. Gracias, presidente. Sí. Laura Pelegrina sustituye a Ana Muñoz de la Peña.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. ¿Partido Ciudadanos?

LA SEÑORA ROSADO DIAGO:

Sustituye Belén Rosado a Ignacio Delgado, por Ciudadanos.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Puede... ¿no lo tenéis? ¿Partido... Partido Popular?

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos. Don José Manuel Fernández Santiago sustituye a doña María del Mar Angulo Martínez, doña Concepción Miguélez Simón a don Vidal Galicia Jaramillo y doña Ana Rosa Sopeña Ballina a Ángel Ibáñez Hernando.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Bueno, entonces, el primer y el segundo punto del orden del día quedarán sobre la mesa, y el tercer punto del orden del día y el quinto les debatiremos de forma conjunta, ¿eh? Con lo cual, doy la palabra al señor secretario para que dé lectura a los dos puntos del orden del día que vamos a poner en conjunto.

**PNL/000086 y PNL/000163****EL SECRETARIO (SEÑOR MONTERO MUÑOZ):**

Muchas gracias, presidente. Punto número tres: **Proposición No de Ley 86, presentada por los procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Celestino Rodríguez Rubio, don José Luis Aceves Galindo, doña Ana María Agudiez Calvo, doña María Mercedes Martín Juárez y don Juan Carlos Montero Muñoz, relativa a la firma de un nuevo convenio de colaboración con la Comunidad Autónoma de Madrid en materia de transporte, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 14, de tres de septiembre de dos mil quince.**

Y el punto número cinco: **Proposición No de Ley 163, presentada por la procuradora doña Ana Belén Rosado Diago, para instar a la Junta a que firme un nuevo convenio de colaboración en materia de transporte con la Comunidad de Madrid que beneficie a las provincias de Ávila y Segovia, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, 29, del cinco de octubre del dos mil quince.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muchas gracias. Pues para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, la señora procuradora doña Laura Pelegrina. ¿No? *[Murmullos]*. José Luis Aceves.

EL SEÑOR ACEVES GALINDO:

Bien. Gracias, presidente. Buenas tardes a todos y a todas, señorías. Bien, la verdad que este asunto que nos trae hoy a esta Comisión no es nuevo; es un tema... además, se ha debatido en esta Cámara ya en la pasada legislatura. Y es un tema que yo quiero calificar que está enquistado; está enquistado, porque es un tema que no ha tenido, bajo nuestro punto de vista, una solución, una solución definitiva para, de una vez por todas, terminar con el mismo.

Y además es un tema que, bajo mi punto de vista, es un tema evidente de una clara discriminación; una clara discriminación, real y efectiva, porque los ciudadanos de Segovia y de Ávila, debido a las diferentes condiciones que tienen con respecto a lo que son los ciudadanos de Castilla-La Mancha, de la vecina Castilla-La Mancha, bajo nuestro punto de vista, es una clara discriminación. Y diré ahora en mi exposición por qué.

Creo que hay que retrotraernos, en primer lugar, y para dar un par de pinceladas para los miembros de esta Comisión, de qué estamos hablando. En el... el día tres de julio del dos mil seis la Junta de Castilla y León y la Comunidad de Madrid firmaron un convenio de transportes, efectivo a partir del año siguiente, en el que, a través de una serie de abonos combinados, C2, los ciudadanos de Ávila y Segovia tenían la oportunidad de, bueno, pues tener una serie de condiciones con respecto al viaje que se producía por carretera y por RENFE -por tren- a la Comunidad de Madrid.

Es verdad que estamos hablando de una necesidad, no estamos hablando ni de... ninguna cuestión caprichosa, es una necesidad efectiva. Estamos hablando que



los desplazamientos que realizan los segovianos y abulenses a la Comunidad de Madrid son, sobre todo, fundamentalmente por tema laboral y también por tema de estudios, fundamentalmente, y, por lo tanto, es una... como decía, es, efectivamente, una necesidad que día a día utilizan ciudadanos de esta Comunidad Autónoma.

Y además, también, no podemos olvidar nunca que significa uno de los mayores problemas que tiene esta Comunidad, como es la despoblación, es intentar paliar para que no se tengan que ir a vivir a la Comunidad de Madrid gente que, por motivos sobre todo laborales, pueden seguir viviendo en nuestro medio rural, pueden seguir viviendo en nuestras ciudades de Ávila y Segovia.

En este sentido, creo también que es necesario recordar que esta Cámara, en el año dos mil catorce, debatió también una iniciativa del Partido Socialista en ese sentido. Es verdad que no... que no ha sido efectiva, no se ha cumplido, digamos, la... la efectividad de la misma, solucionando el problema.

Y también quiero recordar a... a sus señorías que otro ejemplo más de Administraciones es la Diputación Provincial de Segovia, que también en el año dos mil catorce, por unanimidad, pidió la zona tarifaria E para los usuarios de transporte de Segovia con Madrid. Esta misma legislatura, en el mes de diciembre, también por unanimidad, la Diputación Provincial de Segovia ha vuelto a aprobar y ha vuelto a pedir a la Junta de Castilla y León un nuevo convenio de transporte con la Comunidad de Madrid.

Por lo tanto, no es solo el Partido Socialista, sino que existe, a nivel provincial, en Segovia –también en Ávila existen, en este sentido... también existen acuerdos de estas características–, y, por lo tanto, estamos hablando que es una petición que tiene ya un apoyo político importante. Pero, también, no quiero dejar la... la oportunidad de explicarles que los usuarios recogieron firmas –casi diez mil firmas, presentadas en el Registro de la Junta de Castilla y León– en la que venían a reclamar, a reclamar, que, de una vez por todas, se solucionara este problema. Por lo tanto, estamos hablando que también tienen un apoyo ciudadano muy importante.

Pero, fíjese, además, hay una cuestión que creo que no podemos dejar de lado: el Procurador del Común ha emitido una resolución, en el mes de octubre del dos mil quince, en el que taxativamente... –y además lo dice con absoluta claridad– en el que viene a decir que se tiene que firmar un nuevo convenio de transporte con la Comunidad de Madrid, pero, además, incluyendo la reivindicación por lo que el Partido Socialista trae a esta Cámara esta... esta petición, que es la zona tarifaria E. ¿Qué significa esto? Significa tener las mismas condiciones y terminar con la discriminación que los ciudadanos de Segovia y Ávila tienen en este momento con respecto a los ciudadanos de Toledo, los ciudadanos de Guadalajara y los ciudadanos de Cuenca, en la vecina Castilla-La Mancha.

Por lo tanto, otro ejemplo más, otra oportunidad más para un problema de estas características ser hoy el punto de inflexión para que, de una vez por todas, se termine... –desde luego, a eso invito a todos los grupos parlamentarios– debemos de terminar con esta discriminación entre todos para que los ciudadanos de Segovia y Ávila, en este caso, tengan las mismas condiciones que tienen los de la vecina Castilla-La Mancha.

Pero, además, se producen también otro... otras dos cuestiones, que creo que son de importancia para que esta Comisión tenga conocimiento. La importancia que



tiene... o la diferencia que existe en la actualidad se intentó paliar, de alguna manera, con un nuevo convenio, que se firmó en el mes de octubre del año pasado por parte de la Junta de Castilla y León y por parte de la Comunidad de Madrid, en este caso. *[El orador muestra unas imágenes]*. Pero, fíjense, señorías, en estas dos fotos hay un aspecto muy importante: esta es la firma oficial de la foto con el presidente Herrera, la presidenta Cifuentes y el presidente García-Page, en el cual, en el mismo momento, se estaba produciendo la discriminación, porque los ciudadanos de Castilla-La Mancha sí que tienen el abono E, sí que lo pueden disfrutar -por lo tanto, unos precios mucho más asequibles-, y, por el contrario, los ciudadanos de Castilla y León... -aquí está la segunda foto oficial, incluida los consejeros del ramo de las dos Comunidades Autónomas- en el... por el contrario, en Castilla y León no se está produciendo esa oportunidad que significa que tengan la misma igualdad de oportunidades los ciudadanos de una Comunidad y la de otra.

¿Y por qué decía que esto tiene importancia? Porque ahora mismo, con las condiciones que tiene el convenio en la actualidad, quien fija en Castilla y León el precio del abono mensual son las empresas operadoras, y, por el contrario, quien firma... o sea, quien en este caso ejecuta en la Comunidad de Castilla-La Mancha es el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid. ¿Qué significa esto? Que se pueden acoger a todos y cada uno de los descuentos y a todos y cada uno de los programas que la propia Comunidad de Madrid tiene para los ciudadanos de esa Comunidad; cosa que los castellanos y leoneses -segovianos y abulenses- no pueden hacer en este momento. Por lo tanto, en este sentido, yo creo que... que el tema está evidentemente claro.

Pero el segundo... la segunda cuestión que antes me refería es: esa foto también que les enseñaba antes a todos ustedes entraña, además, una cuestión perversa, y es que no se ha explicado a los ciudadanos lo que la Junta de Castilla y León hizo ese día. ¿Saben lo que hizo la Junta de Castilla y León ese día? Actuar claramente de tramposa. Porque aquí tengo una pregunta parlamentaria... una respuesta parlamentaria en lo que viene a decir, claramente, es que la Junta de Castilla y León, desde el año dos mil seis, que se firmó el convenio, ha satisfecho las cantidades nada más de los años dos mil siete, dos mil ocho, dos mil nueve y parte de dos mil diez. Por lo tanto, lo que se estaba haciendo no era firmar un nuevo convenio con la Comunidad de Madrid, era reconocer que somos deudores... que la Junta de Castilla y León somos deudores con la Comunidad de Madrid, y, por lo tanto, faltan por abonar 3.531.000 euros. ¿Qué significa esto? Pues que lo que hemos venido defendiendo durante estos últimos años muchos -entre ellos, el que les habla-, que era que lo que estaba pasando con la Comunidad de Madrid y con aquel famoso aviso que hubo por parte de la empresa en Segovia y en Ávila, de que dejaban de prestar el servicio, era un claro impago por parte de la Junta de Castilla y León a la Comunidad de Madrid. No se lo reconocía, pero, evidentemente, ahora aquí está la prueba evidente; y no lo digo yo, sino que es una pregunta por escrito, contestada por el propio consejero.

Por lo tanto, señorías, si a esto le añadimos, además, que en esta campaña electoral de las elecciones generales la presidenta de la Comunidad de Madrid, en una visita a Segovia, a los pies del Acueducto, desde luego, dijo que esto se tenía que solucionar, y que estaba en vía de solucionarse, espero y deseo que no sea



simplemente una de las muchas promesas que el Partido Popular hace en campaña electoral, en la que hace, además, en momentos en los que existe una sensibilidad especial, para luego no cumplir.

Por lo tanto, desde todos... desde luego, señorías... -y me dirijo a todos los grupos parlamentarios, en especial... me refiero a todos, en particular al Partido Popular- porque, realmente, creo que nadie entendería... que nadie entendería como, además, un convenio... y le voy a dar una cifra nada más, porque tengo un estudio, pero creo que ni tengo tiempo, ni a lo mejor sería efectivo -y no tengo ningún problema en facilitárselo a los grupos-, pero les puedo decir que, calculando exactamente el dinero que la Junta de Castilla y León, aunque no lo haya pagado todavía, tiene que abonar por este convenio a la Comunidad de Madrid; calculando el que paga Castilla-La Mancha... le doy cifras: quince mil usuarios en Castilla-La Mancha, 2,6 millones; en Castilla y León, 1,4 millones, 1.400 usuarios; es decir, aquí algo falla, aquí algo falla. No... no me quiero creer que no sea por facultad de negociación, no creo que sea por facultad de negociación; me imagino que quien va a defender los intereses de la Comunidad pues pondrá toda la carne en el asador para intentar pues conseguir el mejor convenio posible y las mejores condiciones posibles para los ciudadanos. Pero, desde luego, alguna explicación nos tienen que dar a... en este caso, a los ciudadanos de Segovia y de Ávila, porque no acabamos de entender cómo no es posible que, con las cifras económicas que estamos hablando, no se haya instaurado ya la zona tarifaria E en nuestra provincia, nuestra Comunidad Autónoma, en las provincias de Segovia y Ávila. No acabamos de entenderlo.

Por lo tanto, la respuesta yo creo que tiene que ser por parte de los grupos hoy, esta tarde, en la Cámara, es defender los intereses de todos los segovianos, de todos los abulenses -por lo tanto, de Castilla y León-, y para ello, para defenderlos, es necesario, y es nuestra petición... es que tiene que haber un nuevo convenio de transportes con la Comunidad de Madrid -además, el consejero lo ha anunciado, lo lleva anunciando en Ávila y en Segovia varios meses, por lo tanto, cuando alguien lo anuncia lo tendrá que cumplir-, pero un convenio no a cualquier precio, no un convenio que venga a solucionar nada más -un euro arriba, un euro abajo- las cuantías que pagan los ciudadanos, sino un convenio que establezca la zona tarifaria E. Eso es lo que el Grupo Parlamentario Socialista; desde luego, los usuarios; desde luego, diez mil personas que lo han firmado; el Procurador del Común; instituciones como la Diputación Provincial de Segovia en dos ocasiones, y también las de la provincia de Ávila, reclaman. Y, desde luego, los que nos sentamos aquí alguna respuesta tendremos que dar; y yo creo que la respuesta, sin ningún lugar a duda, tiene que ser la de apoyo. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues para la presentación de la proposición no de ley -en este caso la 163-, tiene la palabra, por parte del Grupo Ciudadanos, la señora Belén Rosado.

LA SEÑORA ROSADO DIAGO:

Gracias, presidente. Desde el Grupo Ciudadanos, lo primero, el agradecimiento a Marta, de la Plataforma en la Defensa del Abono E, y a Óscar, de la Plataforma de Usuarios de... de La Sepulvedana, de Segovia, porque, como sabemos todos, las



Cortes están abiertas, y nos están siguiendo, probablemente en *streaming*. Dicho esto, porque son unos luchadores, y están siempre detrás de que el abono E por fin llegue a nuestras provincias –a Segovia y a Ávila–, el Partido Ciudadanos presenta esta proposición no de ley porque... porque la Junta de Castilla y León ha firmado un convenio que perpetúa la grave desigualdad en el transporte en Madrid de... de segovianos y... y abulenses.

El viernes veintitrés de octubre de dos mil quince, el presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera, firmó con la Comunidad de Madrid un convenio de transportes que ignoraba completamente las continuas reclamaciones que segovianos y abulenses llevamos realizando desde hace más de un año sobre mejoras en el transporte con la Comunidad de Madrid; dicho convenio perpetúa en Castilla y León el desfasado modelo denominado abono combinado C2. Mientras que, en el mismo lugar y hora, el presidente de Castilla-La Mancha, Emiliano García-Page, suscribía el convenio de su Comunidad con Madrid, que no solo... no solo continúa, sino que mejora en los abonos E1 y E2, que rigen las provincias de Cuenca, Guadalajara y Toledo. O sea, una paradoja: en el mismo momento, en el mismo lugar, se están firmando dos convenios, que deberían de ser iguales, y, sin embargo, son totalmente diferentes.

Por ello, la... la Plataforma de la Defensa del Abono E, en Ávila, y la Plataforma de Usuarios de La Sepulvedana, en Segovia, junto con todos los usuarios, considerarán esta comparativa en lo firmado al mismo tiempo entre ambas Comunidades con Madrid que no puede ser más grotesca, vergonzosa y desigual para segovianos y abulenses.

El nuevo convenio no ha incluido a las provincias de Segovia y Ávila en las zonas tarifarias de E1 y E2 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que sí rigen en Castilla-La Mancha, lo que supone que las desigualdades en derechos en el transporte entre ambas Comunidades se perpetúan. De hecho, las únicas novedades que en el nuevo convenio suponen para segovianos y abulenses es la extensión del abono joven desde los veintitrés hasta los veintiséis años y una reducción del precio de este, pero que en ningún caso llega a establecer la famosa tarifa única de 20 euros que tienen los menores de veintiséis años con el convenio de Castilla-La Mancha.

Por el contrario, el convenio firmado parla... paralelamente por Castilla-La Mancha sí ha establecido la tarifa única de 20 euros en las provincias de Cuenca, Guadalajara y Toledo, y en un abono joven que también se ha extendido hasta los veintiséis. Ello supone que las desigualdades entre castellanoleoneses y castellanomanchegos en el transporte con Madrid no solo se mantengan, sino que incluso se incrementen, llegando a situaciones en que un menor de veintiséis años de Segovia capital está pagando 124 euros... euros por su abono mensual, mientras que un joven castellanomanchego, sea cual sea su localidad, está pagando únicamente 20 euros mensuales por el mismo servicio.

Por otro lado, el convenio firmado entre Castilla y León y Madrid no aborda el desorbitado precio de los abonos normales, para los mayores de veintiséis, que llega a ser, en Segovia y Ávila, 250 euros y 185 euros respectivamente, y que se perpetúa por el resto de localidades de ambas provincias hasta San Rafael, donde se pagan 169 euros; mientras en Castilla y La Mancha el mismo servicio cuesta 110 euros



en la zona E1 y 131 euros en la zona E2. No entendemos cómo la Junta ha tenido que dedicar 800.000 euros exclusivamente a un abono joven que ni siquiera va a ser de 20 euros, cuando la totalidad del convenio para ambas provincias le ha costado a la Junta, desde el dos mil cinco, únicamente 600.000 euros. No podemos sino sospechar que gran parte de este incremento presupuestario se dedica exclusivamente al descuento en el... no se dedica solo al... al descuento del abono joven, sino a pagar la deuda con la Comunidad de Madrid.

De hecho, gracias a los datos sobre usuarios aportados por Herrera durante la firma del convenio, hemos podido comprobar que el coste aproximado que supondría a la Junta la integración de las provincias de Segovia y Ávila a las zonas E1 y E2 del consorcio sería 1.848.000 euros, es decir, un coste menor que el actual convenio, al que la Junta dedica 1,4 millones y la Comunidad de Madrid 600.000, es decir, 2.000.000 de euros en total.

También hemos podido saber que, a través de dichas declaraciones, en Castilla-La Mancha dedica 2,6 millones de euros a su convenio, el cual afecta a 15.000 usuarios castellanomanchegos, mientras que en Castilla y León dedica 1,4 millones de euros en su convenio, que afecta únicamente a 1.400 castellanoleoneses. Les hago yo aquí rápidamente las cuentas y les digo que, por 15.000 usuarios, gasta el... en el convenio de Castilla-La Mancha 2.600.000, por lo tanto, 173 euros por usuario; y, sin embargo, en Castilla y León son 1.400 usuario, 1.400.000, 1.000 euros por usuario.

Teniendo en cuenta esto, los castellanoleoneses somos diez veces menos usuarios que los castellanomanchegos, además de no tener incluido el tren, que sí tienen en Castilla-La Mancha, y tener únicamente dos líneas de transporte, frente a las veintidós que hay en Castilla-La Mancha, es algo totalmente incomprensible.

Por ello, no entendemos por qué se continúa con este despilfarro presupuestario para un convenio que limita enormemente los derechos en el transporte y cómo la Junta ni siquiera se presta a negociar la integración de ambas provincias en la zona E del consorcio, cuando el coste presupuestario sería mucho menor que el actual y las ventajas que los segovianos y abulenses serían incontables: enorme reducción del precio de los abonos mensuales, regulación de dichos precios por el consorcio -y no por las empresas... empresas concesionarias-, una oferta de quince tipos de abonos más, viajar a Madrid cuantas veces se quiera en un mismo día -y no una única ida y vuelta, que tienen actualmente-, la inclusión del tren de Ávila y Segovia en el mismo abono, pudiendo combinarse con el autobús, etcétera.

Todo ello únicamente puede responder a la simple dejadez política de la Junta en un asunto que repercute directamente a unos 200 abulenses y 1.200 segovianos, que se desplazan a diario a Madrid, además de cientos de madrileños que hacen el camino inverso.

El Procurador del Común también lo... lo tiene reflejado: se hizo una queja al Procurador y el Procurador dijo -palabras textuales- en... en su escrito que... que se tiene que garantizar unas condiciones para los usuarios de dicho transporte entre ambas Comunidades que, mejorando las del convenio que actualmente se están aplicando, no sean menos ventajosas ni más gravosas que las que se contienen en el convenio en vigor, similar naturaleza, suscrito ante las Comunidades de Castilla-La Mancha y de Madrid.



Así pues, y como se ha podido comprobar, con la firma del convenio la Junta ha ignorado completamente la petición del Procurador del Común y de los propios usuarios de acabar con esta grave discriminación de derechos en el transporte.

También señalar que, al igual que segovianos y abulenses se trasladan a Madrid a diario para trabajar y estudiar, también hacen el camino inverso muchos madrileños a nuestras ciudades; de hecho, usuarios madrileños que se trasladan a... a diario a Segovia y Ávila por tren y autobús desde las diferentes localidades de la Comunidad de Madrid lanzaron una campaña de recogida de firmas a través de la plataforma <change.org>, titulada *Comunidad de Madrid, un acuerdo con Castilla y León para Segovia y Ávila sean zona E1 y E2*, pidiendo el abono E para poder trasladarlo a nuestras provincias, y que ya... y que ya llevan recaudadas cerca de 10.000 firmas.

Como se puede comprobar fehacientemente, son muchas las ventajas y ninguno el perjuicio de hacer realidad algo tan justo como que los segovianos, abulenses y madrileños podamos disponer del abono E en igualdad de condiciones y derechos que los castellanomanchegos; ello facilitaría y... y dinamizaría las comunicaciones entre ambas Comunidades y ayudaría a detener la despoblación de nuestra tierra, incluso... incluso atraería a nueva población.

El dieciocho de noviembre, en plena precampaña electoral, se reunieron con las plataformas y les... y les dijeron que les iban a facilitar el abono A. Hoy mismo he consultado a un usuario y todavía no saben... no solo no saben nada, sino que no hay ninguna fuente de información y no... y el abono A piensan que todavía no lo van a recibir, que también es una pregunta que se ha hecho para que conteste la Comisión por... por escrito; de parte... de tal forma que, si ustedes ahora mismo saben algo del abono A, de cuándo se les va a facilitar, pues también le agradecería que lo dijeran en su intervención.

Y, por lo tanto, nuestro grupo lo que hace es instar a la Junta de Castilla y León a que firme un nuevo convenio de colaboración en materia de transporte con la Comunidad de Madrid semejante al que tiene la Comunidad de Castilla-La Mancha, siendo Ávila y Segovia las provincias beneficiarias. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Se ha presentado a estas proposiciones no de ley, a los números sesenta y... 86 y 163, por parte del Grupo Parlamentario Popular, unas enmiendas con el número de Registro 986 y 987, en representación... de Entrada... número de Registro de Entrada en estas Cortes. En representación del grupo parlamentario enmendante, tiene la palabra el señor procurador Alfonso García Vicente por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Pues muchas gracias, señor presidente. Y muchas gracias a los señores Aceves y Rosado por la exposición de sus diferentes iniciativas, que, básicamente, comparten un objetivo común. Antes de entrar en materia, sí que me gustaría hacer dos precisiones, porque yo creo que he entendido algunas cuestiones de las intervenciones de ambos procuradores que quizá no se corresponden con la realidad, y que son incuestionables, y que yo creo que sería conveniente que pudiéramos poner en común, sencillamente para aclarar algunos términos.



En primer lugar, es cierto que el día veintitrés de octubre del año dos mil quince el presidente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y la presidenta de la Comunidad de Madrid suscribieron un documento, que no es un convenio –no es un nuevo convenio– para el transporte de los vecinos de Segovia y de Ávila que actualmente disfrutan de esas condiciones ventajosas en sus traslados a la Comunidad de Madrid, sino que era una carta de intenciones, que, precisamente, lo que hacía era sentar las bases para la firma de un nuevo convenio, en el cual se está trabajando actualmente. Y esa es la razón por la cual nuestro grupo parlamentario lo que establece en su enmienda –que, no obstante, puede ser objeto de alguna mejora–: la necesidad, uno, de que se suscriba un nuevo convenio, porque actualmente, sencillamente, lo que existe en vigor es la prórroga del convenio que se firmó originalmente; y en segundo lugar, porque nuestro grupo parlamentario considera que, en el momento en el que nos encontramos actualmente, lo que procede es –y ahora explicaré las razones– la negociación de los términos de ese convenio, por supuesto, las condiciones más ventajosas para los usuarios de ese servicio. Eso como primera precisión.

Y la segunda, dirigida a la señora Rosado, nos ha hecho un desglose de cifras, cuya conclusión era que la solución que plantea el Grupo Ciudadanos, o que plantea el Grupo Socialista, no solo iba a ser más beneficiosa en términos de tarifa para los usuarios del servicio, sino que además ahorraría costes a la Junta de Castilla y León. Me temo que, sencillamente, lo que ha hecho ha sido equivocarse manejando las cifras. Efectivamente, 1,4 millones de euros es el importe actualmente establecido que tiene que satisfacer la Comunidad Autónoma de Castilla y León, en el marco del convenio de transporte, pero luego ha sumado de repente 600.000 euros, que yo creo que proceden de lo que originalmente abonaba la Comunidad Autónoma en este concepto, con lo cual, llegaba a la conclusión de que había un montante total de 2.000.000, que sería minorado en el caso de la propuesta que traen en el día de hoy. Eso es erróneo.

Originalmente, la Junta de Castilla y León, en el año dos mil seis, suscribió un convenio de transportes con la Comunidad de Madrid, que en lo que consiste, básicamente, es en subvencionar el 100 % del abono C2 a aquellos titulares del abono de transporte entre Segovia-Madrid y Ávila-Madrid. Y la cuantía que estaba consignada, y que está actualmente en vigor –porque, como digo, primero se prorrogó hasta el año dos mil once, y actualmente siguen aplicándose esas condiciones–, era un montante económico de 600.000 euros al año. Ese montante económico de 600.000 euros se ha visto incrementado en 800.000 euros adicionales, a partir de este año, como consecuencia de la extensión de ventajas relacionadas con el abono joven, que se había puesto en marcha en la Comunidad de Madrid, que bien conocerá la señora Rosado, por ser también fruto de un acuerdo de Gobierno suscrito en esa Comunidad Autónoma. Con lo cual, el importe consignado para ello es un total de 1,4 millones de euros, que es el importe que ahora mismo dedica nuestra Comunidad Autónoma, y que, de hecho, está consignado en el Presupuesto actualmente en vigor para esta finalidad. Y, por lo tanto, quiero aclarar que el montante total de dicho convenio es 1,4 millones de euros.

En el caso de Castilla-La Mancha, como muy bien han dicho los procuradores proponentes, lo que existe es la fórmula del abono E1 y E2, que, efectivamente, resulta más económico al conjunto de los ciudadanos, mientras que, en nuestro caso, lo que hace la Junta de Castilla y León es subvencionar –como decía– el 100 % del



abono C2, y lo que pagan es la tarifa mensual asociada al servicio de transporte por carretera desde los municipios de Castilla y León hasta la Comunidad de Madrid.

Es cierto que no se pueden establecer paralelismos automáticos entre la situación que se vive en Castilla-La Mancha y la de nuestra Comunidad Autónoma porque ni siquiera los costes pueden ser homologables. En primer lugar, porque no hay que olvidar que, en el caso del transporte desde las provincias de Segovia y Ávila, uno de los costes que entran en juego y que hay que tener en consideración son los costes de los peajes, y, por lo tanto, eso encarece el servicio de transporte que se presta entre los diferentes municipios. En segundo lugar, también por una cuestión de volumen de viajeros; efectivamente, son casi diez... diez veces más viajeros los que realizan estos trayectos desde las diferentes provincias de Castilla-La Mancha que desde Castilla y León, lo cual, evidentemente, genera unas economías de escala a las operadoras de transporte que no se dan en el caso de Castilla y León. Y, por lo tanto, lo que no se puede hacer es una traslación automática de costes a la hora de valorar la efectividad de unos convenios y otros.

Lo que sí que es cierto es que, a día de hoy, la Comunidad Autónoma de Castilla y León lo que realiza es un esfuerzo económico muy superior por cada viajero al que realiza la Comunidad de Castilla-La Mancha. En concreto, Castilla-La Mancha está dedicando 412 euros... -perdón- 412 euros anuales a cada uno de estos viajeros, en el caso de la Junta de Castilla y León esta cantidad se eleva hasta los 1.000 euros anuales que supone el coste de este convenio, y que, por lo tanto, se traslada automáticamente a la tarifa que tienen que satisfacer.

También, por otro lado, no deberíamos olvidar una cuestión, y es que, en todo caso, la parte no subvencionada por parte de la Junta de Castilla y León del traslado de estos viajeros corresponde, en todo caso, a unas líneas de transporte regular, que tienen carácter intercomunitario, y que, por lo tanto, son competencia exclusiva del Estado, y, por tanto, la capacidad negociadora que tiene la Junta de Castilla y León es únicamente la de arbitrar e intermediar sobre la base de la buena voluntad de todas las partes para intentar conseguir unas tarifas más reducidas, pero en ningún caso corresponde a la Junta de Castilla y León la ordenación de esos servicios, como muy bien conocen sus señorías.

Por lo tanto, la situación en la que nos encontramos actualmente es que coexiste, por parte de la Junta de Castilla y León y por parte de la Comunidad de Madrid, la voluntad de suscribir un nuevo convenio, no suscribir únicamente las prórrogas que han tenido lugar hasta la fecha. Eso, sin lugar a ninguna duda, debería traducirse en unas condiciones más ventajosas para el conjunto de los ciudadanos, los 1.200 segovianos y los 200 abulenses, que se benefician de esta política de la Junta de Castilla y León, y que intentaremos que sea en las condiciones más ventajosas, por supuesto, para conseguir reducir, en la medida de lo posible, las tarifas que están abonando. Eso sí, no hemos de olvidar que, en el caso de la Comunidad de Castilla-La Mancha, quizá le resulte más sencillo dedicar unas cuantías más generosas a financiar este convenio en concreto que a la Junta de Castilla y León, teniendo en cuenta que, dentro de la política de transportes de nuestra Comunidad Autónoma, como muy bien saben, el 90 % de los servicios de transporte de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma son deficitarios, lo cual implica que tenemos que dedicar aproximadamente unos 12 millones de euros al año para cubrir el déficit de explotación; no es así en el caso de Castilla-La Mancha, donde dedican a esta fina-



lidad aproximadamente 4,8 millones, y, por lo tanto, la disponibilidad presupuestaria que tienen para este fin es considerablemente superior, y eso es consecuencia de la realidad geográfica, la dispersión territorial y, por supuesto, las diferentes naturalezas de los núcleos de población de una Comunidad Autónoma y de otra.

Por lo tanto, lo que nuestro grupo parlamentario presenta es una enmienda de sustitución, que insta a la Junta de Castilla y León y a la Comunidad de Madrid a suscribir un nuevo convenio de transportes. Si lo consideran oportuno sus señorías, podríamos realizar alguna incorporación al texto de la misma, de tal manera que, además de firmar ese convenio de transportes, pudiera decir que se hiciera en las condiciones más favorables posibles para los ciudadanos de las provincias de Ávila y de Segovia, y, por supuesto, dentro de los límites o de los términos económicos consignados en el Presupuesto para el ejercicio dos mil dieciséis.

Como les digo, actualmente no hay un nuevo convenio en vigor, no está suscrito, y, por lo tanto, en el momento en el que nos encontramos, lo que procede es instar a la Junta de Castilla y León a mantener esas negociaciones para que estas 1.400 personas que diariamente tienen que trasladarse a la Comunidad Autónoma de Madrid, por razones laborales o razones de estudios, puedan ver aminorada, en la medida de lo posible, unas tarifas que, como digo, ya, con 1.000 euros anuales, están siendo financiadas por el conjunto de los contribuyentes de la Comunidad de Castilla y León, y que prácticamente ha duplicado su importe respecto a años anteriores en recientes fechas. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por parte del Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León, por un tiempo máximo de diez minutos... *[Murmullos]*.

EL SEÑOR CHÁVEZ MUÑOZ:

Sí. Va a intervenir Natalia del Barrio. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Va a tener... tiene la palabra Natalia del Barrio.

LA SEÑORA DEL BARRIO JIMÉNEZ:

Muchas gracias, presidente. Pues bien, como saben muchos miembros de esta Comisión, esto no es una reivindicación de ahora; como bien se explicaba, en noviembre de dos mil catorce se aprobaba en esta misma Comisión el instar a la Junta de Castilla y León a la firma de un nuevo convenio específico con la Comunidad Autónoma de Madrid para incluir en la zona tarifaria E, permitiendo, en este caso, a los segovianos el uso de todos los servicios que presta el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Recientemente, también el consejero de Fomento y Medio Ambiente respondía a una pregunta del Grupo Socialista, como bien ha indicado anteriormente, con las cantidades satisfechas durante la vigencia del convenio: desde julio de dos mil seis, un total de un poco más de 2.000.000 de euros, hasta dos mil nueve, y pendiente de



tramitar 3.500.000 euros. En esta misma respuesta, y de acuerdo con una carta de intenciones, a la que ha hecho referencia el Grupo Popular, de la Consejería –que esperamos que pronto se convierta en una carta de hechos–, se suscribía el acuerdo de seguir manteniendo la colaboración con la Comunidad de Madrid y su Consorcio de Transportes, y una mejora, adecuación y redefinición al momento actual.

Pero es que, a mayores, el Procurador del Común, respondiendo a una queja de los usuarios por la prórroga del convenio y el agravio comparativo con respecto a la Comunidad de Castilla-La Mancha, realizaba la... unas sugerencias en octubre de dos mil quince, que no voy a repetir, ya que se han dicho anteriormente.

Por no hablar de que se trata de una reivindicación de los usuarios desde hace años, porque supongo que aquí todos los grupos parlamentarios habrán recibido estas demandas por parte del Consejo General... del Consejo Provincial de la Juventud de Ávila, de la Plataforma de Usuarios de La Sepulvedana, de Segovia, así como demandas individuales de los viajeros; convenio que, además, se ha ido improvisando, porque en un primer momento se hacía con cuatro billetes de diez viajes, luego se hizo con el C2... Y es que, de manera objetiva, el convenio firmado ha sido un despropósito total; y ahí le voy a... le voy a sacar de su error el que... decía que nosotros estábamos en un error de que la Junta no se ahorraría 2,2 millones de euros en el convenio. Y se lo voy a demostrar de manera objetiva. Y cuando hablo de objetiva, se lo voy a demostrar en términos económicos como la Junta de Castilla y León ha estado despilfarrando dinero en... en este convenio.

El despropósito... porque el convenio suscribía la adquisición de este abono C2, que supuestamente se regalaba a los usuarios, y usted ha dicho que el 100 % lo subvenciona la Junta de Castilla y León. Tengo que decir que el 50 la Junta de Castilla y León y el otro 50 % lo subvenciona el Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Así que segundo error. Pero que es que tres cuartos de los usuarios no necesitan el C2, ya que se desplazan a sus centros de estudio o de trabajo dentro del municipio de Madrid; es decir, que necesitan un abono A. O, incluso, no se desplazan porque se les deja en el mismo lugar al que van, es decir, por ejemplo, las universidades. O como si, por ejemplo, se les deja en... en Madrid y quieren ir en bicicleta por el centro de Madrid.

Es decir, la Junta de... de Castilla y León ha estado pagando durante estos ocho años la mitad del abono C2 al Consorcio de Transportes de Madrid sin que los usuarios lo necesitaran. Y teniendo en cuenta que este abono –el abono A– cuesta 40 euros y el C2 100 euros, y que la Junta paga por la firma del convenio la mitad, la Junta de Castilla y León ha estado desembolsando una media de 20 euros de más por usuario, lo que supone que la Junta de Castilla y León ha despilfarrado alrededor de 2.200.000 euros, lo que supone un 45 % del presupuesto, en un convenio que, como se ha venido manifestando desde hace años desde las distintas plataformas, no ha traído nada bueno a los usuarios, que han estado pagando mucho más que otras Comunidades –como por ejemplo Castilla-La Mancha– con características similares. Se lo pongo en un gráfico por si así, con los números, no se da cuenta. *[La oradora muestra una imagen]*. Esto es lo que paga Segovia: 250 euros. Lo que paga Ávila: 185 euros. Lo que paga Toledo: 132 euros. Guadalajara: 111 euros. Creo que la diferencia es obvia.

Y ahora le quiero hablar de la concesión de transportes de la empresa que, por ejemplo, lleva el transporte de... de Madrid-Segovia, que es muy culpable de



esta... también de... de esta subida de precios; que ha estado abusando de esta concesión, concesión que, por cierto, está caducada, según el... fuentes del Ministerio de Fomento, y que está caducada desde marzo de dos mil trece, y que ha ido subiendo de precio los abonos de forma progresiva de manera escandalosa, sin que la Junta de Castilla y León haya intervenido.

Y no me argumenten que es por la... por la subida de la gasolina, porque tampoco es así. *[La oradora muestra una imagen]*. Se lo demuestro con un gráfico en el cual... -no, lo digo por si acaso me lo van a argumentar-. Esta es la subida del abono, según La Sepulvedana -es lo rojo-, y lo rosa es la subida de la gasolina; con lo cual, puede entender que es una subida totalmente desproporcionada con la subida de precios de la gasolina.

La... La Sepulvedana, la empresa concesionaria del trayecto Madrid-Segovia, es una de las empresas más caras de España por kilómetro. El precio del billete sencillo es un 37 % más caro por kilómetro que el de Ávila: 9 céntimos el kilómetro La Sepulvedana; por 6,6 el de Ávila; 7,9 el de Toledo; 7,7 el de Ávila. Esto lo que... ¿qué es lo que ha sucedido? Que La Sepulvedana se está aprovechando de la concesión de... de transportes y la Junta de Castilla y León se lo está permitiendo.

En cuanto a los precios de los bonos, lo mismo. También la empresa, La Sepulvedana, se caracteriza por su elevado precio...(No, no haga así, porque es que esto viene todo derivado de la firma del convenio de transportes). El bono mensual, 250 euros, incluyendo el famoso C2, que ya hemos dicho que no sirve para nada, mientras que el bono de Ávila es de 185 euros, que ya de por sí, en términos absolutos, es 65 euros más barato. Pero es que, si lo miramos en términos relativos, dividiendo el bono por la distancia entre las ciudades, los ratios que se obtienen son de 2,8 euros por kilómetro en el trayecto Madrid-Segovia y 1,6 el kilómetro en el trayecto Ávila-Madrid. Todo esto indica que viajar con La Sepulvedana sale un 75 más caro. Ya sé que no es competencia de la Junta de Castilla y León la concesión, pero es que la Junta de Castilla y León está permitiendo esto.

Pero tampoco den saltos de alegría pensando que el convenio con Ávila está bien planteado, porque, teniendo en cuenta el coste de los bonos E1 y E2, que son los que tiene la Comunidad de Castilla-La Mancha (110 euros en Guadalajara y 131 en Toledo), esta... es decir, que los usuarios de Castilla y León están pagando entre 30 y 60 euros más.

Por todo ello, y haciendo nuestras las palabras tanto de la Plataforma por la Defensa del Abono E de Ávila y desde la Plataforma de Usuarios de La Sepulvedana, así como de todos los usuarios de este transporte, reivindicamos que la Junta de Castilla y León, con la firma del nuevo convenio que prevé establecer, incluya a las provincias de Segovia y de Ávila en la zona E1 y E2 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, poniendo fin a esta enorme desigualdad de precios y servicios entre los habitantes de Castilla y León y Castilla-La Mancha en sus desplazamientos a Madrid, y que de esta forma los precios sean regulados por el consorcio de transportes y no por las empresas, y de esta forma evitar la especulación de precios para los viajeros habituales, que ya de por sí tienen que trabajar fuera de nuestra Comunidad Autónoma.

También queremos recordar -como ya se ha recordado- que estas plataformas entregaron a la Junta de Castilla y León 9.500 firmas de ciudadanos y ciudadanas



con esta petición en dos mil catorce, y reiteramos otra vez que las Cortes de Castilla y León ya instaron, y de forma unánime, a que se abordara la mejora del convenio de transportes con la Comunidad de Madrid.

Por todo ello, desde nuestro grupo parlamentario se apoyará cualquier iniciativa –como es el caso– que vaya destinada a la mejora del servicio para los usuarios de las provincias de Madrid y Segovia, porque, además, de esta forma también se estaría contribuyendo a lo que no nos cansamos de repetir desde nuestro grupo parlamentario: a evitar el enorme problema de despoblación, ya que de esta forma se evitaría que estos... muchos de estos usuarios tuvieran que marcharse de la Comunidad para vivir en Madrid.

Como ya... ya hemos dicho, apoyaremos cualquier iniciativa, y haremos, en cuanto a las enmiendas, lo que los proponentes digan respecto a esta proposición de ley, porque si... lo que se trata es de lograr un consenso en algo que –como bien se ha dicho también– pues está enquistado.

Pero sí nos gustaría hacer referencia a la enmienda que hace el Partido Popular, diciendo: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a firmar un nuevo convenio de colaboración en materia de transporte”. Es que por supuesto que tiene que firmarse un nuevo convenio, pero lo que tenemos que lograr es que este convenio sea ventajoso para los usuarios y, sobre todo, no seguir desperdiciando dinero, que la Junta de Castilla y León no siga despilfarrando dinero. Por lo que esta enmienda se encuentra a todas luces insuficiente. Ya le hemos oído que está dispuesto a añadir más cosas.

Pero es que, es más, ustedes saben –como creo que todos los grupos– que se está negociando este... este convenio de transportes. Entonces, lo que tenemos que hacer desde las Cortes de Castilla y León es presionar para que este convenio sea en las mejores condiciones. Y... y nada más. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos. *[Murmullos]*. ¿Queréis... necesitáis un receso para intentar consensuar o...? ¿Eh? *[Murmullos]*. Sí, sí, sí, venga. Venga, pues, ¿suspendemos la Comisión dos minutos?

[Se suspende la sesión durante unos minutos].

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Señores procuradores, por favor. Se reanuda la sesión. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que se propone, tiene la palabra, por un máximo de diez minutos, el señor procurador José Luis Aceves Galindo.

EL SEÑOR ACEVES GALINDO:

Bien. Gracias, presidente. Bueno, un... una serie de apreciaciones antes de... de fijar el texto definitivo de la... de la proposición no de ley.

En primer lugar, sí que... lo he pedido, desde luego, lo he pedido por escrito, pero creo que sí que es fundamental, porque, además, aunque sea un protocolo de intenciones, no deja de ser un desarrollo del convenio. Sí que me gustaría,



además... -pues se... se lo comento a la señora letrada- jurídicamente, yo entiendo que debería de haber venido a la Cámara también. Realmente, el convenio del año dos mil seis, si tiene pues un anexo, una interpretación, o el tipo que sea, yo creo que lo lógico es que hubiese venido. Yo lo he pedido, desde luego, como pregunta parlamentaria, lo he pedido la documentación hace ya unas fechas -espero... espero recibirlo-, pero vamos, sí que creo que este tipo de condiciones tienen que servir, pues, para sí, realmente, tienen que venir a las Cortes de Castilla y León, pues que vengan, ¿no?, que no tengamos que andar pidiéndolo, digamos, de alguna manera directa, en este caso.

La segunda apreciación que quería... que quería comentar... Es verdad que es una línea entre dos Comunidades; por lo tanto, competencia del Ministerio de Fomento. También es verdad -lo tenía preparado para esta segunda intervención- que parece ser que, desde los dos últimos dos años, está prorrogada; por lo tanto, tendrá que haber en el futuro -no sé cuándo, pero en el futuro-, tendrá que haber una nueva concesión... un nuevo concurso y una nueva concesión por parte del Ministerio, quien es competente para la materia. Pero ¿por qué digo esto? Porque en ese momento habrá que estar, entre todos, vigilantes para que en esa nueva oportunidad de... de que, a concurso, la empresa que sea se pueda quedar con el servicio, sí que, por lo menos desde aquí, ya que nos afecta -digo desde aquí, desde las Cortes; al mismo tiempo, me refiero a la Junta, ¿no?-, sí que podamos, pues bueno, explicar, difundir, plantear, digamos... digamos, a la hora de sacar ese pliego de condiciones de concurso, explicar las peculiaridades que significa, ¿eh?, la oportunidad que tenemos para que los usuarios de Segovia y Ávila tengan mejores condiciones, ¿eh?, si las pautas del Ministerio de Fomento pues son un poco más abiertas -digamos- en este sentido, ¿no? Por lo tanto, creo que es una buena oportunidad también para, en ese sentido, poder... poder caminar en esa dirección.

También, desde luego, una cuestión clara -y lo digo abiertamente aquí-: no creo que a nadie se le ocurra pensar... -desde luego, el Grupo Parlamentario Socialista lo tiene claro- que a nadie se le ocurra pensar que, cuando se anuncia que va a haber una mejora, es simplemente poner la zona tarifaria A; estamos pidiendo la zona tarifaria E. O sea, aquí no es dar un paso mediano, es dar un paso definitivo. Y, por lo tanto, no es un pequeño parche, como se ha venido dando en los últimos tiempos, sino es ya uno definitivo para que esta Cámara, pues, podamos hablar de evaluación de resultados o podamos hablar de satisfacción, porque se ha conseguido un acuerdo con la Comunidad de Madrid que beneficie a los segovianos y abulenses. Por lo tanto, en ese sentido yo creo que... que también quiero dejar claro que lo que el Grupo Parlamentario Socialista pide es la zona tarifaria E.

En cuanto a la disponibilidad presupuestaria, ¡hombre!, el señor portavoz del Partido Popular nos ha hecho una... una cuestión que, bueno, pues yo creo que el papel lo sujeta todo, la cifras también. Pero, como en todas las cosas en la vida, todo hay que extraerlo del contexto oportuno, ¿no? Está claro que, cuando se mezcla una partida presupuestaria de una Comunidad Autónoma con otra, pues puedes caer en el error de no verlo dentro de otro contexto más amplio, como... como es lógico, ¿no?

Claro, evidentemente que, a lo mejor, lo que significa es que la forma de hacer políticas en una Comunidad o en otra son diferentes, y, a lo mejor, las prioridades son diferentes, y, por lo tanto, al ser diferentes, se producen oportunidades como que hay más usuarios que lo utilizan. Claro, realmente, si no somos capaces, en esta



Comunidad Autónoma, entre todos, de darnos cuenta que o cambiamos de políticas o cambiamos de actuaciones, o la gente se nos marcha; ya no con la puerta abierta, ahora ya con dos... con las dos puertas abiertas. Se nos van día a día. Por lo tanto, si no somos capaces de reconocer esto, tampoco, evidentemente, seremos capaces de reconocer que hay que cambiar muchas políticas, y la Junta, en eso, tiene que cambiar muchas cosas para poder ser más efectivo.

Y, bueno, es verdad que no se ha hecho mención por parte del Partido Popular a la resolución del Procurador del Común. Yo creo que es evidente, es clara, es sumamente... tanto en lo jurídico como en lo... en lo que es la parte resolutoria, es, evidentemente, muy clarita, muy clarita, y, desde luego, creo que entre todos deberíamos de... de aceptarla, ¿no?

Y, bueno, dicho esto, desde luego, hemos... los grupos parlamentarios hemos intentado llegar a un acuerdo para... para poder aprobar un texto -digamos- de forma... de forma unánime por todos los grupos parlamentarios. Y, bueno, es verdad que existe un compromiso -y yo, desde luego, creo que eso es bueno siempre- de darlo a esto lo que creo que se merece, que es un marchamo importante en esta Cámara; es darle lo que creo que se merecen los segovianos y abulenses, que es tener la oportunidad de intentar llegar a esa zona tarifaria E, a través de una iniciativa conjunta de todos los grupos -desde luego, yo, desde aquí, satisfecho, y les emplazo a todos, desde luego, para sentarnos y poderlo llegar... poderlo llevar a concluir-, pero tiene que ser de una forma efectiva, sin utilizar argucias parlamentarias, sin utilizar cuestiones que sirvan para dar una patada hacia delante -como cuando se juega al fútbol, ¿no?, en la defensa; una patada para adelante, que así, el tiempo que no... que no está en mi área no tengo peligro-, sino realmente sentarnos para acordar, realmente, que Castilla y León necesita la zona tarifaria E.

Desde luego, luego los negociadores serán los que tengan que poner negro sobre blanco, tendrán... los que tengan que -digamos- reforzar. Pero, desde luego, si van con el mandato y si van con el apoyo de todos los grupos parlamentarios de la Cámara a Madrid a negociar esta zona, y con los datos que tenemos de Castilla-La Mancha, desde luego, creo que tendremos muchas más oportunidades de conseguirlo solucionar.

Por lo tanto, yo creo que ese emplazamiento que nos hemos hecho todos los grupos es positivo, y espero -ya digo- que haya una posición unánime de esta Cámara para reclamar -vuelvo a repetir- la zona E, pero reclamarla de verdad.

Y, bueno, pasa... paso, presidente, a leer ya la parte -digamos- del texto definitivo de... de paso a la votación, ¿vale? "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a firmar un nuevo convenio de colaboración en materia de transporte con la Comunidad Autónoma de Madrid que garantice unas condiciones para los usuarios de dicho transporte entre ambas Comunidades, mejorando las del convenio que actualmente se está aplicando, no sean menos ventajosas ni más gravosas, en la medida de lo posible, que las que se contienen en el convenio en vigor, de similar naturaleza, suscrito entre Castilla-La Mancha y Madrid". [Murmullós]. ¿No es así?

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. ¿La señora Rosado quiere hacer uso de la palabra para fijar su texto definitivo?

**LA SEÑORA ROSADO DIAGO:**

Simplemente decir que esa es la propuesta de resolución a la que hemos llegado. Si hay algún error o... Y, si no, pues que esa... vamos, lo hemos acordado entre los distintos grupos parlamentarios. Y que esperamos que el compromiso se lleve a cabo y poder presentar esta... una PNL a Pleno con todas las fuerzas políticas a favor de que, por fin, se instaure el abono en nuestra... en nuestra Comunidad Autónoma. Y que el día diez de febrero de dos mil dieciséis sea un día importante para este histórico de fecha. Es que llevamos desde el dos mil dos que no... que no hay convenio. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien, muchas gracias. Al modificarse el texto original, ¿algún grupo político quiere hacer uso de la palabra? Portavoz del Partido Popular.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, presidente. Como muy bien han dicho el resto de portavoces, hemos estado intentando alcanzar un texto que pudiera recibir el apoyo conjunto de todos los grupos, dado que yo creo que no es notable la diferencia de los posicionamientos que mantenemos las diferentes fuerzas políticas. No obstante, quizá por lo atropellado del momento de la negociación del texto, lo que nuestro grupo había entendido era que el término de la... los términos de la propuesta de resolución que se iba a plantear por parte de los grupos era hacer referencia a la necesidad de la firma de un nuevo convenio entre las Comunidades Autónomas de Castilla y León y Madrid, que fuera en las condiciones más ventajosas posibles para los usuarios de estos servicios de transporte y que atendiera, en la medida de lo posible, a las posiciones o la resolución planteada por el Procurador del Común. Lo digo porque, aunque... aunque ya sé que lo que ha hecho el portavoz del Grupo Socialista ha sido coger un párrafo del... o una línea de la resolución del Procurador del Común, entiendo que en los... en los matices están las posibilidades y los márgenes. Entonces, si se hiciera en esos términos, evidentemente podría recibir el apoyo de este grupo y podríamos llegar a un acuerdo en ese sentido; de lo contrario, me lo ponen muy difícil.

No obstante -todo sea dicho de paso-, la oferta del Grupo Parlamentario Popular de tratar de llegar a una solución conjunta en los términos que se trate de cara a futuro seguiría encima de la mesa, porque, como hemos puesto de manifiesto, compartimos buena parte de las posiciones.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

¿Puede leer... puede leer nuevamente el texto definitivo y... y un poco buscar el punto de encuentro?

EL SEÑOR ACEVES GALINDO:

Sí. *[Risas]*. Yo hay algo que no entiendo, pero bueno... *[Murmullos]*.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

No, que lo lea de... Vamos a ver...

**EL SEÑOR ACEVES GALINDO:**

Presidente, ¿puedo? Sí, ¿no? A ver. Lo que he intentado -digamos- en la base -lo ha dicho el portavoz del Grupo Popular- es intentar -digamos-, en ese acuerdo que hemos llegado los grupos para que... intentar, a través del Pleno, presentar una iniciativa común, conjunta, para que quede claro el tema... lo que estamos intentando hoy es, en base a la resolución del Procurador del Común -como él decía-, y lo que he hecho ha sido leerlo, no he cambiado nada, añadiendo lo que él nos ha pedido; y yo, desde luego, he aceptado, y los demás grupos también, en la medida de lo posible. Por lo tanto, no entiendo muy bien dónde está el... estoy un poco espeso, a lo mejor. Vamos, que no... *[Murmullos]*.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Vamos... No, no. Vamos a ver, el... ¿Puede leer, por favor...?

EL SEÑOR ACEVES GALINDO:

¿Lo leo?

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Sí, por favor, léalo otra vez, señor Aceves.

EL SEÑOR ACEVES GALINDO:

Venga. "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a firmar un nuevo convenio de colaboración en materia de transporte con la Comunidad de Madrid que garantice unas condiciones... -leo el texto del Procurador- que garantice unas condiciones para los usuarios de dicho transporte entre ambas Comunidades, que, mejorando las del convenio, actualmente, que se está aplicando, no sean menos ventajosas ni más gravosas que las que se contienen en el convenio en vigor de naturaleza suscrito entre Castilla-La Mancha y Madrid, en la medida de lo posible". Si yo... ¿No es así?

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Pues tenemos que... Yo creo que, concluido el debate, pues tendremos que proceder a someter... *[Murmullos]*. Quería... quería. Antes... Sí, antes os dije que si alguno de los grupos quisiera... Pero, bueno, sí, sí. Tiene la palabra la señora Del Barrio.

LA SEÑORA DEL BARRIO JIMÉNEZ:

A ver, yo creo que lo que al Grupo Popular no quiere es que se ponga el texto del Procurador del Común, es decir: "... en la medida de lo posible... -es que ahora no me acuerdo, el...- atendiendo al informe del Procurador del Común".

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Sí, por favor, sí.

**EL SEÑOR ACEVES GALINDO:**

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a firmar un nuevo convenio de colaboración en materia de transportes con la Comunidad Autónoma de Madrid, siguiendo la resolución del Procurador del Común en la medida de lo posible”. Así es.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias a todos. Concluido... concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votaciones PNL/000086 y PNL/000163

¿Votos a favor? Diecisiete. En consecuencia, queda aprobada la profesión... la proposición no de ley debatida.

PNL/000111 (Retirada)

Pasamos... espera. El número... la número cuatro ha sido retirada del orden del día. Y después pasaríamos a debatir las proposiciones no de ley... la seis y la siete, que... Pasamos a debatir las proposiciones no de ley la seis y la siete. El texto es el mismo, con lo cual, yo os pediría que... a Eduardo... al señor procurador Carlos Eduardo que las fundiéramos en una sola y que el debate, pues, fuera en esa línea, ¿no?, de que debatiéramos tanto la seis y la siete en conjunto, ¿no?

PNL/000292 (Retirada)**EL SEÑOR CHÁVEZ MUÑOZ:**

Sí. Hablándolo antes con la letrada, hemos quedado en que retirábamos la siete y discutíamos la seis, puesto que el texto es el mismo, pues nos da igual... tiene más sentido retirar una que no fundir dos textos que son iguales. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Vale. Muy bien. Por parte del señor secretario se dará lectura al sexto punto del orden del día.

PNL/000281**EL SECRETARIO (SEÑOR MONTERO MUÑOZ):**

Sexto punto: **Proposición No de Ley 281, presentada por los procuradores don Carlos Eduardo Chávez Muñoz, don Ricardo López Prieto, instando a la Junta de Castilla y León a exhortar al Ministerio de Fomento la reapertura del paso a nivel sito entre la plaza Rafael Cano y la calle de la Salud, en la ciudad**



de Valladolid, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 46, de treinta de octubre de dos mil quince.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, don Carlos Eduardo Chávez Muñoz, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR CHÁVEZ MUÑOZ:

Muchas gracias, señor presidente. El asunto que nos trae hoy aquí, con esta petición, es precisamente, o posiblemente, el resultado de... de un modelo económico y social que se ha venido desarrollando en... en los últimos años. Se trata de la cuestión de toda... el cierre de todo un barrio de Valladolid a causa de la inauguración de una línea de AVE, y cuya solución de emergencia para... para paliar este cierre del barrio fue una... una pasarela que parecía más propia de... de los funambulistas hermanos Bordini.

Para nosotros, se trata de un ejemplo de libro de algunas de las políticas que se han venido haciendo en los últimos años; es decir, mucha foto, mucho canapé, mucho dinero para algunos bolsillos, y luego se le da la espalda a... a los problemas reales de las personas. Digamos que la inacción para resolver la situación de un barrio dividido desde hace más de un siglo, por cierto, por un tren, y las prisas por ponerse una medalla preelectoral, por inaugurar una infraestructura que ya es deficitaria, y que además es poco social, están causando bastante sufrimiento e incomodidad en una parte significativa de la gente de Valladolid.

La incompetencia de algunos políticos que han llevado todo este asunto, esa forma de hacer política en algunas situaciones, que tiene que ver más con pasar la apisonadora sin mirar atrás, ha dejado en la estacada a siete mil personas de la ciudad de Valladolid, siete mil personas que están, en estos momentos, prácticamente aisladas, prácticamente encerradas, sin apenas comunicación con el resto de la ciudad.

Ahora les haré una breve exposición del asunto para quien todavía no... no lo tenga muy claro. Llevamos siete años en los que se han realizado unas obras para conectar el AVE entre Valladolid y León, para ese corredor norte -que llamaban-. Unas obras que han costado en torno a los 1.600 millones de euros. Un AVE que, después de siete años y después de 1.600 millones de euros, encima ha sido inaugurado con una sola vía; y, encima, ha terminado por cerrar un barrio que, como he dicho, históricamente, ya estaba dividido por la propia vía del tren, y que ahora casi no tiene ninguna comunicación con el resto de la ciudad. *[El orador muestra una imagen]*. Aquí tienen una foto donde se ve claramente cómo es el barrio y cómo es el paso a nivel que hasta ahora se venía utilizando.

Uno, al final, después de todos estos años en los que se ha estado haciendo una obra, y, por supuesto, en esos años no se ha pensado en cómo paliar primero el problema de la comunicación de la ciudad, sino que primero se ha pensado en cómo... cómo inaugurar este tren, pues uno, al final, se pregunta para qué se ha hecho todo esto. ¿Se ha hecho para una foto entre el señor Silván, el señor Herrera,



el Ministerio de Fomento, ADIF? ¿Se ha hecho para decir que por fin hemos inaugurado una línea de AVE deficitaria? ¿Se ha hecho para decir que hemos... hemos conseguido construir una especie de gueto en Castilla y León llamado Pilarica? Son siete mil personas que están encerradas en su barrio, y son siete mil castellanos y leoneses. Yo creo que estas personas bien se merecerían que tanto su presidente como su consejero estuviesen a su altura y dieran la cara, y propusieran una solución ya. No una solución dentro de seis meses ni una solución dentro de tres años, sino una solución ya, porque en ese barrio viven muchas personas que todos los días van a trabajar, que todos los días tienen que llevar a sus hijos y a sus hijas al colegio, que todos los días tienen que hacer compras dentro de su barrio y que, precisamente, están impedidas de hacerlo normalmente.

El quince de septiembre de dos mil quince, como ustedes sabrán, se cerró, a toda prisa, prácticamente el único paso de comunicación que tenía este barrio con el resto de la ciudad, los barrios de Los Santos-Pilarica y de la Pilarica con el resto de Valladolid, para -como ya he dicho- inaugurar la línea del AVE entre Valladolid y León. Llegaban las elecciones, y entonces había que hacer una inauguración a toda prisa, y, por tanto, como digo, unas obras que llevaban ya siete años llevándose a cabo tuvieron que acabarse rapidísimamente para poder inaugurarlos justo antes de las elecciones.

Claro que es un paso a nivel, y claro que, por supuesto, es peligroso, pero es que lleva siendo un paso a nivel y lleva siendo peligroso desde hace cerca de ciento veinte años, que es el tiempo que tenía este paso a nivel, desde finales del siglo XIX. Parece ser que durante estos ciento veinte años a nadie se le había ocurrido poner una solución a esta peligrosidad del paso; y, evidentemente, ustedes no estaban ahí. Pero es que tampoco en los últimos veinte años se le había ocurrido a nadie poner solución a esta cuestión del paso a nivel, ni siquiera en los últimos siete años que llevaban construyendo esta línea del AVE; y, por supuesto, tampoco en los últimos cuatro años de Gobierno del PP en el... en el Gobierno de España.

Entonces, al final, claro, uno se da cuenta de que ni al Ministerio de Fomento, ni a ADIF, ni a la Junta ni siquiera al antiguo alcalde de Valladolid, se les ocurrió que tal vez, que quizás, que a lo mejor hubiese sido lógico solucionar primero el aislamiento de siete mil personas y después construir e inaugurar el tren; pero esto no se les pasó por la cabeza.

Y es que digo que, además, es una infraestructura que es insostenible económica y socialmente. Estamos hablando de una infraestructura que, año tras año, pierde viajeros; que, año tras año, se constata que la inversión multimillonaria que se ha hecho no se va a recuperar; y, año tras año, vemos como al final este modelo de... de AVE pues deja a más gente en el camino que realmente trae beneficios. Y no lo digo yo -que sé que a mí no me van a hacer caso-, lo dice, en este caso, el *lobby* de las multinacionales, en cuyos consejos de administración hay muchos correligionarios suyos: FEDEA, que es la Fundación de Estudios de Economía Aplicada -saben que está integrada por Bankia, Banco Sabadell, ACS, Telefónica y otras grandes empresas-; y este informe de FEDEA de marzo de dos mil quince dice muy claramente, muy explícitamente, que precisamente la inversión del AVE no se va a recuperar, que tenemos demasiados kilómetros y que no hay suficientes viajeros en España; pero que, además, el caso más grave es el del corredor norte, el que pasa por Valladolid; un corredor que ya, a día de hoy, los ingresos que recibe ni siquiera



van a cubrir los gastos variables que está... que generó la... que generó la construcción de la infraestructura. Y aun así hemos decidido, a toda prisa, construir un nuevo AVE que conecte Valladolid con León.

Como sé que a mí no me van a hacer caso, pues estoy seguro de que podrán hacer caso a algunos de sus compañeros del IBEX 35. Pero es que además saben que los billetes se han encarecido en más de un 50 %, que viajar ahora entre Madrid y León casi sale por 100 euros ida y vuelta, para ahorrarnos cuarenta minutos. Además, saben perfectamente que el número de viajeros... esperemos que no sea así, pero que previsiblemente no va a ser tampoco para tirar cohetes. Ya con la línea entre Valladolid y Madrid su partido, cuando se inauguró, decía que iba a atraer 34.000 nuevos vecinos a Valladolid, y luego lo que hemos ido corroborando es que era todo lo contrario, que no llegaba gente nueva, sino que todo el mundo se marchaba, que todo el mundo terminaba abandonando Valladolid. Decían que iban a venir empresas y que casi Valladolid se iba a convertir en una nueva tierra de Jauja, y, al final, hemos constatado como día a día se marchaba más la gente. Parece que estas infraestructuras, al final, más que atraer a nuevas personas a nuestra Comunidad, parece que se convierten en vías de fuga, en... en venas por las que se desangra nuestra Comunidad.

O sea, que, al final, parece que para esto se construyó este nuevo AVE, para aislar a siete mil personas en un barrio de Valladolid. Luego, esto es cierto que se intentó solventar construyendo una pasarela, construyendo una pasarela que, como digo, parecía más propia de los hermanos Bordini. Aquí tengo un par de fotos. *[El orador muestra unas imágenes]*. Esta es la... la rampa por la que supuestamente iban a circular las personas de movilidad reducida. Aquí la tienen también, una rampa que, en realidad, podría ser de cualquier montaña rusa de cualquier feria de cualquier pueblo. Una rampa que, según fuentes de la Administración, su coste estaba en casi 2.000.000 de euros, mientras que las soluciones, que es verdad que ahora se están negociando entre el Ministerio de Fomento y el propio Ayuntamiento de Valladolid y los colectivos de la ciudad, están en torno a los 4.000.000 de euros. O sea, que las cosas realmente no cuadran mucho. Al final tuvieron que desmontar la rampa por las presiones vecinales y porque realmente era impracticable. Yo estuve allí viéndolo y es que para las personas con movilidad normal ya era aquello como la subida al Himalaya, y, desde luego, para una persona con silla de ruedas, era prácticamente imposible poder... poder hacer... poder acceder a ello.

Y digo que es cierto que se están negociando estas soluciones, que van por dos pasos subterráneos, uno para peatones y otro para coches, pero es que estas soluciones, en el mejor de los casos, van a venir dentro de tres o cuatro años, como el propio Ministerio ha dicho. Por eso nosotros lo que presentamos aquí es que, mientras tanto, la gente tiene que ir a trabajar, tiene que hacer compras, tiene que llevar a sus hijos. Mientras tanto, hay siete mil personas que están aisladas en un barrio de Valladolid. Entonces, mientras tanto, lo que proponemos es que se vuelva a abrir el paso a nivel, y que se abra, por supuesto, con todas las condiciones de seguridad que haya que darle, con todas las condiciones para que efectivamente se pueda paliar posibles problemas al cruzar las vías, pero que se vuelva a una cierta normalidad.

Esperemos que, en este caso, pues sus señorías de... de todos los partidos -del PSOE, de Ciudadanos y, por supuesto, del Partido Popular- nos pongamos



todos de acuerdo y que impere la cordura para poder paliar esta grave situación que padece una parte importante de la ciudad de Valladolid. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien, muchas gracias. Se ha presentado a esta proposición no de ley una enmienda por parte del Grupo Popular, con el número de entrada... de Registro de Entrada en estas Cortes de Castilla y León 989. En representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor procurador don Alfonso García Vicente, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, señor presidente. Señor Chávez, yo creo que ha planteado aquí dos cuestiones separadas: una acerca de la conveniencia o la oportunidad de las inversiones en materia de alta velocidad en nuestra Comunidad Autónoma; y luego, por otro lado, la cuestión concreta de la integración del ferrocarril en la ciudad, ahora que continúa hacia el norte, hacia Palencia y León, y el problema que ha ocasionado el cierre del paso a nivel a La Pilarica.

Permítame que le diga, en primer lugar, que yo, personalmente, y nuestro grupo político por supuesto que celebra la llegada de la alta velocidad a todos los puntos de la geografía de nuestra Comunidad Autónoma.

No estoy de acuerdo con usted en varias cuestiones. La primera de ellas es que si FEDEA es el *think tank* de algún partido político en esta Cámara, yo creo que no es el del Partido Popular, a pesar de que en algún momento pueda tener, como cualquier otra organización, opiniones muy respetables y que podamos compartir. Pero, desde luego, no creo que sea a esta fuerza política quien esa organización le dicta cuál es su forma de pensar.

En segundo lugar, sobre la sostenibilidad o no de la alta velocidad en España, es cierto que se han dicho muchas cosas al respecto en los últimos tiempos. Cuando el Partido Popular llegó al Gobierno de España, uno de sus planteamientos respecto de la sostenibilidad de estas infraestructuras era la necesidad de adoptar una política comercial que hiciera, en primer lugar, más accesible la alta velocidad a todos los ciudadanos; y, en segundo lugar, conseguir la amortización de la inversión, consiguiendo incrementar tanto las frecuencias como el tráfico de pasajeros de las propias vías, porque, al fin y al cabo, uno de los costes, o el principal coste al que tiene que hacerse frente en la operación de este tipo de... de servicios es precisamente la amortización de la propia infraestructura. Y yo no quiero con esto aprovecharme de la actualidad, pero, como usted sabe, el ejercicio dos mil quince ha sido el primero en la historia de la compañía española de ferrocarriles, RENFE-Operadora, que ha obtenido beneficio, y ha sido precisamente por la alta velocidad.

De acuerdo que el corredor norte -y esto lo ponen de manifiesto todos los estudios económicos-, a día de hoy, es el menos rentable de todos los que están en funcionamiento del conjunto de la geografía española, pero esto también tiene una explicación, y es que precisamente el corredor norte, como usted sabe, hasta hace escasas fechas lo único que permitía era conectar Madrid con Segovia y Valladolid. Y la razón de ser de esta infraestructura no es solo prestar servicio -por cierto, muy



buen servicio- a los vecinos de Valladolid y Segovia, sino permitir la continuación hacia el norte del corredor ferroviario, y, por lo tanto, necesariamente, los términos de rentabilidad en los que se podía mover en los primeros años esta infraestructura no son los mismos con la infraestructura a medio construir que un corredor que está completamente terminado.

Yo creo que todo lo que sea una inversión en materia de infraestructuras para nuestra Comunidad Autónoma es algo positivo. Permítame decirle, señor Chávez -me sorprende tener que decirle esto desde mi fuerza política a la suya-, que el criterio de la rentabilidad económica inmediata y directa no debe ser el único con el que se planifiquen infraestructuras en este país. Porque usted sabe que las Comunidades Autónomas que tenemos un problema de extensión territorial desmesurada, de dispersión geográfica, precisamente no deberíamos ser las que defendiéramos ese criterio, porque entonces, si no, en esta Comunidad Autónoma no se haría jamás una autovía, no se haría ni un solo corredor ferroviario. Pero ya no solo de alta velocidad, sino que la pasada legislatura teníamos un debate encendido en el que incluso nuestro propio grupo político llegó a plantear una posición de fuerza al Ministerio de Fomento respecto, por ejemplo, de la declaración de las obligaciones del servicio público de los ferrocarriles convencionales. Y, por lo tanto, yo creo que deberíamos intentar matizar determinadas posiciones, porque tratar de ceñirnos únicamente a la rentabilidad económica a corto plazo e inmediata, a la hora de reivindicar infraestructuras, probablemente sea algo que aplaudan con entusiasmo vecinos de otras Comunidades Autónomas, pero no precisamente de esta.

Y, por lo tanto, permítame que le diga: por supuesto que celebramos la llegada de la alta velocidad, y ha sido el trabajo, además, y el concurso de múltiples gobiernos a lo largo de muchos años, desde que se diseñó el plano en nuestro país. Efectivamente, cuando originalmente se diseñaron los corredores ferroviarios, uno de los debates que se abrió en todas las ciudades por las cuales pasaba la alta velocidad era cómo acometer su integración dentro de los cascos urbanos. Se han adoptado diferentes soluciones en múltiples ciudades; desde desviar el ferrocarril a una zona más o menos alejada del centro de la ciudad, a otras, como podría ser Valladolid, en la cual la aspiración política yo creo que del conjunto de las fuerzas políticas, pero también de la sociedad vallisoletana, era conseguir el soterramiento del ferrocarril y que de esa manera acabáramos con esa brecha que suponía el ferrocarril en el conjunto de la ciudad, lo cual yo creo que era un objetivo que en ese momento unía a toda la ciudad, pero especialmente resultaba beneficiosa para aquellos barrios que, como muy bien ha dicho usted, tienen una barrera que los separa del conjunto de la ciudad, y que al final eso es un problema ya no solo en términos urbanísticos, sino para la vida diaria de los vecinos de esos barrios.

Y, por lo tanto, no se puede decir que hubiera imprevisión. Es cierto que luego la realidad de los hechos demostró que esa solución no se podía acometer, por lo menos en el corto plazo. Y aunque es cierto que siempre existía la duda de si el enfoque que debían darle las autoridades municipales debía ser renunciar al soterramiento o no con el planteamiento de otro tipo de soluciones, pues en ese momento lo que consideraban yo creo que los grupos políticos era que cualquier tipo de planteamiento alternativo lo que podía suponer era enterrar un proyecto que era... yo creo que de cara a futuro puede ser interesante para el conjunto de la ciudad.



Sobre la supresión del paso a nivel de La Pilarica. Efectivamente, este paso a nivel no se cierra por un capricho de las autoridades, ni... ni municipales ni estatales, sino porque la normativa impone que cualquier vía en la cual se está prestando servicio ferroviario a velocidades superiores a los 160 kilómetros por hora –y, por supuesto, la alta velocidad lo es– no pueden existir los pasos a nivel –yo creo que esto es una medida de seguridad razonable, es una prescripción técnica de obligado cumplimiento–, y, por lo tanto, el cierre del paso a nivel de La Pilarica era necesario para poder abrir el corredor de la alta velocidad. Yo discrepo con usted respecto de que se hiciera de prisa y corriendo para llegar a una convocatoria electoral. Señor Chávez, yo creo que esta Comunidad Autónoma es muy previsible y es muy fácil adivinar cuáles van a ser los resultados electorales en esta Comunidad Autónoma en unas elecciones generales –y, si me apura, en unas autonómicas– sin necesidad de tener que recurrir a ningún tipo de argucia; porque yo creo que, si compartiéramos una apuesta, la acertaríamos todos a la vez. Y, por lo tanto, sinceramente, no creo que el gran objetivo del Gobierno, en ese momento, fuera la de conseguir rentabilidad política en un municipio... en una provincia como la de Palencia, donde el resultado estaba cantado, o lo mismo respecto de la provincia de León.

Sí que es verdad que la puesta a disposición de forma inmediata de la infraestructura tiene un sentido económico, y –como muy bien he dicho anteriormente– es comenzar a amortizar la ingente inversión económica que se ha llevado a cabo en los últimos años para acometer esta infraestructura. Y sí es cierto que lo que provocó fue, efectivamente, un problema de comunicación del barrio de La Pilarica con el resto o con el otro lado de la vía del tren.

La solución que planteó ADIF era una solución, como usted sabe... decía “la pasarela de los hermanos Bordini”; bueno, sin entrar en esas valoraciones, sabe que era una solución temporal: era una forma de permitir el paso peatonal entre ambos vía... entre ambos lados de la vía mientras, efectivamente, se acometía, por un lado, un... un nuevo túnel bajo la plaza del Aviador Gómez del Barrio, y se mejoraba y se adecentaba el actual paso subterráneo que existe entre las calles Rafael Cano y Puente de la Reina. Como muy bien sabe, esa pasarela no era del agrado de los vecinos, y, por lo tanto, se procedió a su desmantelamiento.

Y ha sido el Gobierno municipal –por cierto, el actual Gobierno municipal– el que ha llegado o ha alcanzado un acuerdo con ADIF, que implica también la cofinanciación por parte del Ayuntamiento, para conseguir, por un lado, deprimir la superficie de la plaza del Aviador Gómez del Barrio para hacer un paso que pueda resultar mucho más transitable que aquello que convencionalmente podemos entender como tal, con unas zonas ajardinadas, y que pueda resultar mucho más agradable; al tiempo que, además, se alargue también el túnel que originalmente estaba previsto para mejorar el tráfico rodado. Esta solución es la que se ha alcanzado, existe un acuerdo al respecto. Y, por lo tanto, la Junta de Castilla y León lo único que puede hacer es, en primer lugar, bendecirlo, e instar a que, efectivamente, se lleve a cabo lo antes posible.

Es cierto que existen algunos inconvenientes, pero son los inconvenientes inherentes a cualquier obra; y, como usted sabe, con los trabajos que se estaban llevando a cabo, entre otras cosas, lo que ha ocurrido es que se han encontrado restos arqueológicos, y la normativa obliga, necesariamente, a demorar las obras en



la medida en que los trabajos que proceden se lleven ahí a cabo. Pero... pero es que esto es absolutamente inevitable, son normas en materia de patrimonio que, como usted comprenderá, pues, primero, ni la Junta de Castilla y León ni creo que ningún Gobierno, en absoluto, va a dejar de observar.

Y, por lo tanto, esa es la razón de ser de la enmienda que planteaba el grupo parlamentario. En primer lugar, nos parece fantástico el acuerdo al que llega el Ayuntamiento de Valladolid con el operador de infraestructuras ferroviarias, puesto que es una solución que parece que puede agradar a los vecinos; por lo tanto, lo único que podemos hacer es apoyarlo e instar, efectivamente, a que se lleve a cabo lo antes posible.

El cierre del paso a nivel, sencillamente, señor Chávez, sabe que usted... usted sabe perfectamente que la adopción de esa medida implicaría automáticamente el cierre del corredor ferroviario entre Valladolid-Palencia-León; eso, evidentemente, es algo que no se puede salvar de ninguna otra manera, son prescripciones técnicas y normativas de obligado cumplimiento y no de capricho de los operadores españoles. Y, por lo tanto, aunque yo entiendo que... que es algo que, de primeras, una persona pondría plantear; bueno, pues oye, que se vuelva a reabrir el paso a nivel mientras tanto, sabe que, en la situación actual, en el momento en el que nos encontramos, esa medida es completamente inviable. Por lo tanto, lo que hace mi grupo parlamentario es plantear una enmienda con la única intención de abordar la única solución posible, y usted sabe, y lo sabe su grupo político, que es la única solución posible en el momento en el que nos encontramos. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Se ha presentado a esta proposición no de ley una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista, con número de entrada 999 de Registro de Entrada en estas Cortes. En representación del grupo parlamentario enmendante, tiene la palabra la señora procuradora Laura Pelegrina... Pelegrina Cortijo, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Señorías, buenas tardes. El barrio de La Pilarica se ubica al este de la ciudad de Valladolid; en... en él residen cerca de cinco mil personas. Limita al noroeste con las vías de ferrocarril y el nuevo campus Miguel Delibes; al oeste, de nuevo con las vías; y después, con el paseo Juan Carlos I. La presencia de las vías, la ronda y el río Esgueva rodeando el barrio condicionan las conexiones con el resto de la ciudad, que se limitan al paso a nivel y a los puentes sobre el Esgueva. El paso a nivel se sitúa entre la plaza Rafael Cano y la calle Puente la Reina, de forma que la vía separa las dos partes del barrio de La Pilarica.

La llegada del AVE Valladolid-León, el pasado veintisiete de septiembre, ha supuesto el cierre definitivo del paso a nivel actual, sin que exista, a día de hoy, una nueva alternativa viable, dejando, por tanto, aislados a los vecinos del barrio y... y rompiendo en dos la zona. El cierre de este paso a nivel supone que más de un millar de vecinos tengan que dar un gran rodeo para acciones tan cotidianas como ir al centro de la ciudad, llevar a sus hijos al colegio o acudir al campus universitario Miguel Delibes.



El origen de la situación que viven los vecinos de La Pilarica se remonta a los años noventa, cuando desde el Gobierno central se pretendía que llegara el AVE a la ciudad en superficie, postura que chocaba frontalmente con el anterior Gobierno municipal de Valladolid, que apostaba por soterrar las vías. Cuando el soterramiento sigue siendo, a día de hoy, un asunto pendiente, finalmente el Gobierno municipal de entonces aceptó que el AVE llegara a la ciudad antes que el soterramiento.

En dos mil siete se inaugura el AVE Madrid-Segovia-Valladolid, y, en aras de continuar desde Valladolid hacia Palencia y León, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento llegaron al acuerdo de no cerrar el paso a nivel de Pilarica hasta que el... hasta... -perdón- hasta que el soterramiento no fuese un hecho. El acuerdo, como sabrán, se rompió.

El veintisiete de septiembre se inauguró el AVE Valladolid-Palencia-León, y el Ministerio de Fomento y ADIF cerró el paso el quince de septiembre, de un día para otro y sin avisar, alegando que había que realizar unas obras para la inauguración. Desde entonces, no volvió a abrirse, y el resultado es el conocido por todos: La Pilarica está incomunicada.

“Y de aquí al cielo”, es lo que podríamos decir cuando el pasado ocho de octubre comenzara la construcción de una pasarela provisional que levantó ADIF en el barrio para salvar la línea de ferrocarril hasta que las obras del nuevo paso inferior peatonal bajo las vías, en la plaza de Rafael Cano, mediante una depresión de nivel, y el alargamiento del túnel de la calle Andrómeda para el tráfico rodado estuvieran concluidas. Sin embargo, esta situación no hizo más que acentuar las protestas de los vecinos y su rechazo frontal a la obra.

Gracias a la presión vecinal y al acuerdo de todos los grupos municipales, el veinte de noviembre de dos mil quince, del Ayuntamiento de Valladolid, fue retirada, porque no reuniera... no reunía las condiciones de seguridad ni de accesibilidad para las personas mayores, que tenían que subir más de cinco metros de altura para salvar los cables del ferrocarril.

La PNL del Grupo Parlamentario Podemos nos da traslado de una parte del acuerdo adoptado en el Pleno del Ayuntamiento de Valladolid, acuerdo que fue fruto de una moción presentada por el Grupo Municipal Valladolid Toma la Palabra el pasado seis de octubre; moción que daba voz a las demandas de la Asociación Vecinal La Pilarica. Dado que la moción fue aprobada de forma unánime por todos los miembros de la corporación municipal de Valladolid, y que están aquí o estamos hoy aquí representados, el Grupo Parlamentario Socialista propone la siguiente enmienda, de forma que el acuerdo sea el mismo que el adoptado en el Pleno del Ayuntamiento de Valladolid, y que dio lugar a la aprobación de una moción institucional, de fecha seis de noviembre de dos mil quince, de apoyo a los vecinos del barrio de... de La Pilarica.

Por ello, la propuesta de enmienda es la siguiente: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que exhorte al Ministerio de Fomento a la reapertura del paso a nivel sito entre la plaza de Rafael Cano y la calle la Salud, en la ciudad de Valladolid, hasta que se encuentren soluciones que den paso alternativo al tráfico, y que se proceda a su vigilancia, al igual que se hiciera con motivo del soterramiento de las vías en El Pinar, y se incrementen las medidas de seguridad



necesarias para que no se produzca ningún accidente que pudiéramos lamentar; o hasta que se encuentre otra alternativa que evite el aislamiento de la zona, pactada entre las Administraciones, Fomento, Ayuntamiento y vecinos; en concreto, la construcción del túnel para vehículos entre la plaza del Aviador Gómez del Barco y la calle Andrómeda, y la prolongación subterránea de la plaza de Rafael el Cano hasta la calle de la Salud". Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora Belén Rosado Diago.

LA SEÑORA ROSADO DIAGO:

Gracias, presidente. Son siete mil ciudadanos los que están aislados, y... como daño colateral de... del AVE, y esta situación está claro que tiene que... que solucionarse. Ya lo han debatido en... en el Ayuntamiento y han propuesto soluciones, y... y muchas de ellas son las que aquí se han expuesto. Por lo tanto, el voto totalmente a favor del Grupo... del Grupo Parlamentario Podemos en esta PNL. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Carlos Eduardo Chávez Muñoz.

EL SEÑOR CHÁVEZ MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Les agradezco a todos los partidos las enmiendas que han presentado. Haré algunas puntualizaciones. En primer lugar, con respecto a lo que apuntaba el portavoz del Partido Popular, la conveniencia de un modelo como es el AVE o, digamos, que tenga algo que ver con este tema es evidente, puesto que el hecho de que se fomente un tren de alta velocidad de estas características -no tren de alta velocidad en sí, sino de estas características- tiene que ver con el hecho de que se cierre un barrio, de que se aisle un barrio. Si no hubiese sido por el AVE, si no hubiese sido por la inauguración de este tren de alta velocidad, ese paso a nivel no se hubiese cerrado.

Además, como ha indicado ya la portavoz del Grupo Socialista, precisamente, hace ya bastantes años, cuando estaba ya el proyecto de la llegada del AVE a Valladolid, se renunció precisamente a que esa llegada del AVE se produjese después del soterramiento. Es decir, que estaba ya previsto que iba a llegar el AVE en superficie, y que luego, posteriormente, se haría el soterramiento.

Por tanto, vuelvo a reiterar mi argumento: creo que hubo años suficientes de proyecto como para haber acometido ya un enterramiento del paso, acorde con la llegada del AVE en superficie, como estaba prevista desde el año dos mil siete. Por tanto, vuelvo a repetir: creo que a nadie se le ocurrió poner por delante las necesidades de las personas.



En cuanto a las condiciones de seguridad que usted comentaba, pues le voy a decir que, hasta cierto punto, son relativas. Ha habido una excepción bien clara; seguro que usted conoce el barrio del Pinar de Antequera, en Valladolid; el barrio del Pinar de Antequera, durante casi dos años, ha mantenido un paso a nivel, exactamente igual que el de La Pilarica, mientras pasaba por ahí el AVE, mientras se terminaba, precisamente, el túnel del Pinar. Por tanto, no es entendible que para un barrio de Valladolid se haga una excepción y se mantenga un paso a nivel atravesando una vía de alta velocidad, pero para otro barrio no se haga, y se tenga que cerrar deprisa y corriendo, antes de darles una solución a las... a las personas -como digo-. No es entendible.

Por tanto, algo ha pasado. Yo no sé si es que fue, efectivamente, la prisa de la inauguración, si es que a lo mejor a unos les gustaba más la zona norte o la zona sur, o les gustaba... No lo sé, no tengo ni idea. Pero el caso es que ha habido una excepción. Y se podría seguir manteniendo. Y, sobre todo, cuando, como se ha comentado aquí, había un acuerdo de mantener ese paso a nivel, puesto que se sabía que el soterramiento se iba a producir después de la llegada del AVE.

Un soterramiento que no voy a entrar en él, pero que todos sabemos que era una operación de especulación urbanística, que ya en su día se avisó de que aquello iba a llegar a mal puerto, porque estaba planteada desde el principio como eso, como una operación de especulación, y que, por tanto, estaba ligada al valor de los terrenos, y que, por desgracia, tiempo después, se hundieron, y ahora precisamente, como ustedes saben, el propio Ayuntamiento de Valladolid ha quedado con una herencia de una deuda de cerca de 200 millones, cuando todavía prácticamente no se ha hecho absolutamente nada.

En cuanto a la cuestión de la... de la rentabilidad económica como argumento, por supuesto que no es nuestro argumento. Ese es siempre su argumento, y por eso les citaba a FEDEA; son ustedes los que siempre hablan de la rentabilidad económica. Nuestro argumento precisamente es la rentabilidad social. Nuestro argumento es que las infraestructuras tienen que tener, evidentemente, una rentabilidad social. Y por eso pensamos que, en este caso, se tenía que haber solucionado primero el problema de acceso a un barrio, para luego dar de paso al tren.

Por último, quiero también señalar que esa demora de las que... esa demora de... en el proyecto, esa demora en que no empiecen todavía las obras de los pasos subterráneos, no tiene que ver principalmente con esa cuestión de patrimonio que usted hablaba, sino, sobre todo, con la cuestión de que todavía no se han puesto de acuerdo el Ministerio, ADIF y el Ayuntamiento de Valladolid sobre el precio final del proyecto, porque, por lo visto, si supera un 10 % tienen que volver a hacer otra vez el concurso para las obras. Y, por otra parte, tampoco se han puesto de acuerdo todavía ni el Ayuntamiento ni el Ministerio en quién va a pagar finalmente la factura. Entonces, es ahí, sobre todo, por donde se produce la demora.

En cualquier caso, vamos a aceptar la enmienda del Partido Socialista, porque es cierto que eso es lo que se aprobó en el Pleno del Ayuntamiento. Y es cierto que también esta moción... esta PNL fue registrada -si no me equivoco- antes de que se produjese ese acuerdo en el Ayuntamiento de Valladolid, o se acababa de producir. Como, además, el acuerdo en el Ayuntamiento de Valladolid fue tam-



bién suscrito, fue también votado a favor por el Partido Popular, pues creo que, aceptando nosotros la enmienda del Grupo Socialista, no creo que haya ningún problema en que el Partido Popular la vote aquí, igual que la votó en el Ayuntamiento de Valladolid.

Por tanto, vamos a rechazar su enmienda de sustitución, porque, además, dicho sea de paso, me parece que, precisamente, dadas las circunstancias de su apoyo en el Ayuntamiento de Valladolid, me parece un poco descarado venir a las Cortes de Castilla y León y querer desentenderse un poco del tema, mientras sus compañeros en el Ayuntamiento han dado la cara. Entonces, espero que sigan el ejemplo de sus compañeros en el Ayuntamiento y voten a favor de la PNL, en los términos en los que se queda, que son los términos que, al final, vienen en la... en la propia... en la propia enmienda del Grupo Socialista, puesto que es la nuestra más su párrafo de adición. Creo que no hace falta que la lea, ¿verdad? Vale. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Habiéndose modificado el texto original, ¿algún grupo parlamentario solicita la palabra para manifestar su posición definitiva sobre el mismo? El portavoz del Partido Popular.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, señor presidente. Señor Chávez, no es intención de este grupo parlamentario ni tratar de boicotear ni de modificar absolutamente ninguna decisión que adopte la Corporación Municipal de Valladolid, independientemente de si se tomó o no con el acuerdo de todas las fuerzas políticas, o solamente del equipo de Gobierno. Sencillamente, lo que entiende este grupo parlamentario -y le he dado, en primer lugar, una explicación de cuál es la visión de este grupo respecto de la alta velocidad, no solo Valladolid, sino del conjunto de la Comunidad Autónoma-, y entendemos que lo que es necesario es que se llegue a una solución consensuada entre el Ayuntamiento de Valladolid y ADIF para resolverlo.

Como comprenderá, quizá porque el debate político lo permite, y me parece muy legítimo, no tiene ningún sentido que sea un grupo parlamentario autonómico el que tome partido sobre cuestiones tan concretas acerca de la solución concreta que debe darse por parte de una Administración que escapa del control de esta Cámara autonómica y de otra institución municipal, que, evidentemente, también escapa de las competencias de nuestra... de nuestra Comunidad. Y, por lo tanto, como usted comprenderá, lo único que entendemos que debería hacer esta Cámara es manifestar, por supuesto, nuestro apoyo a que se produzca una solución consensuada entre ADIF y el Ayuntamiento de Valladolid. ¿Cuáles son los detalles de esa solución? Yo no digo que me parezca mal la planteada por el Ayuntamiento de Valladolid. Yo lo que planteo, o lo que plantea mi grupo parlamentario, es que no tiene ningún sentido que entremos aquí a valorar los detalles concretos de una solución que ha de establecerse de forma bilateral. Y, por lo tanto, el papel de la Junta de Castilla y León en esta cuestión es absolutamente ninguno. Y, por tanto, en esta Cámara lo único que se está tratando es de reproducir un debate político para obtener pues una determinada notoriedad a una posición política que se mantiene, lo cual -insisto- no censuro,



pero, como comprenderá, lo que deberíamos hacer aquí es aprobar... en todo caso, y teniendo en cuenta que es un asunto que puede tener una cierta trascendencia municipal, deberíamos aprobar resoluciones de corte genérico. Lo contrario sería invadir las competencias del Ayuntamiento de Valladolid, y no sería una buena manera de respetarlas. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000281

¿Votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Nueve. ¿Abstenciones? Cero. En consecuencia, votos emitidos: diecisiete. Votos a favor: ocho. Votos en contra: nueve... nueve. En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.

[Se levanta la sesión a las dieciocho horas cincuenta y cinco minutos].